

Voitures étanches pour le transport d'animaux contagieux

par G. PÉRUS

L'application de la méthode de l'abatage dans le département du Finistère en matière de Fièvre aphteuse a entraîné l'utilisation de voitures suffisamment étanches pour que le transport des malades et contaminés ne puisse en aucun cas être l'occasion d'une diffusion des foyers de fièvre aphteuse le long des itinéraires empruntés par les véhicules.

Faute de crédits, mais aussi faute de temps, la Direction des Services vétérinaires s'est contentée de faire aménager de façon sommaire deux camionnettes de type courant, déjà en service depuis plus d'un an, appartenant au commerçant chargé de l'enlèvement des animaux, de leur transport et de leur abatage.

1° Le long du bord arrière du plancher de chaque véhicule et sur toute sa largeur, le plus près possible de la base de la porte basculante servant au déchargement des bêtes, a été fixée une poutrelle de bois de 15 cms de hauteur et de 5 cms de largeur.

2° Les ouvertures aménagées à la partie supérieure de la caisse et destinées à l'aération, ont été revêtues d'une grille métallique solide à larges mailles, supportant un grillage à mailles fines, type garde-manger.

3° Les points de contact de la caisse avec la porte basculante ont été garnis d'épais joints de caoutchouc mousse.

4° Tout l'intérieur de la caisse, jusqu'au niveau des ouvertures supérieures d'aération, a été doublé de feuilles de tôle galvanisée, de 10/10^e sur le plancher et de 8/10^e sur le reste de la caisse (la partie supérieure des parois). Les jointures d'étanchéité entre les différentes feuilles ont été assurées par agrafage, doublage et recouvrement avec joints d'une solution de caoutchouc.

5° Deux orifices circulaires de 7 cms de diamètre, munis

de vannes hermétiques à passage rapide, ont été aménagés dans le plancher pour permettre l'évacuation des liquides.

Le prix global de cet aménagement s'est monté à 70.000 francs environ par bétailière.

C'est ce matériel extrêmement simple qui a assuré le transport des animaux malades ou contaminés du début janvier 1957 à avril 1958, soit pendant plus de 15 mois.

Comme il était en outre utilisé quotidiennement par son propriétaire en dehors des périodes d'épidémies, il a été possible d'en apprécier correctement l'efficacité et la résistance.

1° Des épreuves d'étanchéité ont été faites régulièrement pendant cette période, en remplissant d'eau le fond de la caisse. Ces épreuves ont toujours été parfaitement satisfaisantes. Le revêtement en tôle galvanisée est resté en excellent état, et ne portait la trace, après quinze mois d'utilisation, que d'une usure insignifiante. (Il convient de préciser que ces bétailières ont exclusivement transporté des bovins non ferrés).

2° Le rebord arrière de 15 cms de hauteur a largement suffi à retenir à l'intérieur de la caisse étanche, malgré les mouvements désordonnés du véhicule dans les mauvais chemins, l'urine et les déjections qui forment, pour 4 ou 5 animaux adultes pendant un parcours qui a rarement dépassé 30 kms, un volume assez faible pour que la couche de sciure imprégnée de soude caustique, systématiquement répandue sur toute la surface du plancher à chaque voyage avant l'embarquement des animaux, ait toujours été capable d'en absorber la plus grande partie.

3° Les grillages des ouvertures d'aération ont pu interdire le passage des insectes, mais non point des gouttelettes de pflügge que peuvent projeter les animaux qui ont systématiquement tendance à rechercher l'air pur. Il aurait donc fallu prévoir des anneaux ou une barre d'attache à 1 m du plancher pour forcer les bêtes à maintenir la tête basse.

4° Les chemins de ferme, souvent cahoteux, ont tendance à déformer la caisse, les portes basculantes formant pont de chargement ne peuvent faire parfaitement corps avec l'ensemble, et l'étanchéité primitivement obtenue grâce aux joints de caoutchouc mousse est devenue d'autant plus vite illusoire, que pour accélérer la cadence d'abatage, les animaux transportés étaient toujours en surnombre, et qu'ils

exerçaient sur la porte de violentes poussées, pendant toute la durée du transport.

5° Tant à la ferme qu'à l'abattoir, une désinfection complète de chaque camionnette, indispensable avant chaque départ, a toujours été pratiquée avec des solutions de soude caustique à 10 et 15 ‰. Les peintures et les laques, quelle que soit leur qualité, sont incapables de résister à de tels traitements. Une douzaine de désinfections détériorent complètement une peinture neuve.

Il a pu être tenu le plus grand compte des défauts constatés lors de la fabrication en février-mars 1958 de deux camions bétailières spécialement construits pour effectuer les mêmes opérations (1), et dont on a essayé de faire des prototypes acceptables pour l'ensemble du territoire en cas de généralisation de la méthode de l'abatage.

1° DIMENSIONS :

La capacité des camions bétailières doit répondre à un double souci :

a) Le transport du plus grand nombre possible d'animaux en un seul voyage : on n'a jamais assez à l'esprit que le succès réside dans la rapidité d'exécution, et que le chargement des animaux est toujours lent, faute de main-d'œuvre (les habitants vivant dans la zone infectée sont consignés dans leurs demeures respectives).

b) L'obligation d'amener dans tous les cas la voiture à l'entrée de chaque étable, quelles que soient les difficultés des moyens d'accès, car toutes les précautions doivent être prises pour qu'aucun animal ne puisse s'échapper pendant les opérations d'embarquement.

Les dimensions des camions seront donc variables selon les régions.

Dans les régions de bocage où de nombreuses fermes ne sont accessibles que par des chemins tortueux, étroits, et bordés de hauts talus broussailleux, on aura intérêt à posséder des véhicules de deux dimensions.

Les camions de grande dimension ont été construits pour le Finistère sur des châssis Citroën type 55, empatte-

(1) Grâce à des crédits spéciaux délégués par le Ministère de l'Agriculture.

ment 4 m 60. Elles ont l'inconvénient d'être un peu hautes sur roues ; elles sont capables de transporter 8 à 9 bovins adultes (race normande ou armoricaine).

2° CARACTÉRISTIQUES DE LA CAISSE (1).

En y apportant toutefois les améliorations de détail facilement réalisables sur un véhicule neuf (larges ouvertures d'aération à l'avant de la caisse, filtre à insectes, barrières de séparation permettant de diviser la caisse en compartiments, anneaux d'attache, rampes à crochets, monte à regret, vannes d'évacuation des liquides, etc...). La caisse étanche a été réalisée selon la méthode qui avait donné entière satisfaction : complet revêtement intérieur en feuilles de tôle galvanisée assemblées par agrafage et brasures étanches.

Pas plus que les précédents, ces camions ne possèdent de collecteurs d'urine, qui ne présentent un intérêt que pour les transports à longue distance. Tout au plus, a-t-on aménagé au fond arrière de la carrosserie, grâce à une inclinaison de 20° du plancher dans son dernier mètre, une cuvette permettant éventuellement l'accumulation sans danger de l'urine non absorbée par la litière de sciure.

En raison des dimensions de la caisse, a été aménagée une porte auxiliaire sur le côté avant droit, s'ouvrant à 25 cms au-dessus du niveau du plancher. Cette porte facilite les manutentions du bétail à transporter, mais elle présente le grave inconvénient de diminuer l'étanchéité de la caisse si elle s'ouvre vers l'extérieur, et d'être difficilement utilisable si elle s'ouvre en coulissant le long de la paroi intérieure de la caisse.

Les modifications essentielles ont porté sur l'amélioration de l'étanchéité de la porte arrière et le revêtement général de la carrosserie.

1° L'ouverture postérieure de la carrosserie est constituée d'un pont de chargement à deux éléments, monté sur pivots permettant de le rabattre à l'intérieur de la caisse étanche où il se trouve maintenu en position verticale grâce à des équerres de fixation relevables fixées au pavillon. Ce

(1) Nous adressons nos remerciements aux Services vétérinaires de la Confédération helvétique qui ont bien voulu nous communiquer les plans des camions réalisés en Suisse, ainsi qu'à M. A. LE TALLEC, carrossier à Quimperlé, qui nous a fait bénéficier de toute sa compétence de spécialiste.

sont ces éléments verticaux qui subissent les pressions exercées par les animaux tassés à l'intérieur de la carrosserie.

Une seconde porte, double, munie de joints de caoutchouc aux lieux de contact avec la carrosserie lors de la fermeture s'ouvre vers l'extérieur en pivotant sur des gonds fixés sur la carrosserie.

C'est cette seconde porte qui assure l'étanchéité de la bétailière dans des conditions tout à fait satisfaisantes, d'autant plus qu'elle reste à l'abri des souillures que subissent seuls les éléments du pont basculant complètement isolé à l'intérieur de la caisse étanche.

2° Le revêtement extérieur de la carrosserie de l'un des deux camions a été réalisé en matière plastique (chlorure de polyvinyle rigide exempt de plastifiants).

Son inertie chimique permet sans la moindre dégradation une désinfection utilisant aussi bien des bases (soude caustique) que des acides forts.

Malheureusement elle s'est révélée à l'usage extrêmement cassante et incapable de résister aux chocs de tous ordres que ne peut manquer de subir un véhicule d'assez grandes dimensions, contraint d'utiliser les plus mauvais chemins.

Le revêtement du deuxième camion, en feuilles d'acier inoxydable, a, par contre, donné entière satisfaction. Son seul inconvénient est d'être coûteux (1), mais il est probable qu'à l'usage il constitue le matériau de revêtement le plus économique, par sa parfaite résistance aux chocs et aux antiseptiques.

CONCLUSION

L'aménagement sommaire de simples camions de type courant, réalisé à faible prix (moins de 100.000 francs) lié à une désinfection systématique et rigoureuse, permet le

(1) Le camion revêtu d'acier inoxydable a coûté :

1° Châssis Citroën	1.651.300 Frs
2° Caisse étanche	1.000.000 Frs
3° Revêtement en inoxydable	200.000 Frs
Prix janvier 1958.	

A titre indicatif, les prix d'aménagement actuels de bétailières, sur châssis nus, sont les suivants :

1° Bétailière quelconque, longueur 3 m 50	300.000 Frs
2° Camion bétailière, longueur 5 m	400.000 Frs
3° Camion bétailière étanche, type utilisé actuellement par la Direction des Services Vétérinaires du Finistère	1.300.000 Frs

transport d'animaux atteints ou contaminés de fièvre aphteuse sans risque de diffusion de la maladie.

Cependant, l'étanchéité de la porte arrière formant pont de chargement, est très imparfaite.

Le procédé qui consiste à rabattre à l'intérieur de la carrosserie étanche le pont basculant, et à laisser à une seconde porte extérieure le soin d'assurer l'étanchéité, donne toute satisfaction.

La laque, comme la peinture, ne résiste pas aux caustiques. Le revêtement extérieur des camions étanches peut être fait avantageusement de feuilles minces d'acier inoxydable.

Le prix de ces carrosseries spéciales est malheureusement coûteux.